Cena egzempl. 50 groszy

CZASOPISMO

ORGAN ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK V | Lwów, listopad 1928 | ZESZYT 11 (43)

WIELKA ROCZNICA

Mija dziesięć lat od chwili odzyskania Niepodległości Państwa. Chwili tej poświęcamy parę słów radosnych, jak i przepojony szczęściem czynu był listopad 1918 roku. Dziesięciolecie rysuje przed oczami naszemi obraz olbrzymi, złożony z pociągnięć wielkich, zdecydowanych i barwnych. Lecz obraz ten, dziś jeszcze jest za blisko nas, by całość objąć można było wzrokiem sprawiedliwym, a krytycznym. Z chaosu plam malarskich widzimy poszczególne epizody, tworzące całość, mająca wszystkie złe i dobre strony żywiołowej improwizacji. Kolosalne tempo wypadków listopadowych w 1918 r. zmniejszyło się wprawdzie w 1919 r., lecz już rok następny rozkołysał życie młodego Państwa w wydarzenia wojenne, godne dźwięczących strof bohaterskich. Pokój ryski pozwala zająć się wewnętrznemi sprawami Państwa, lecz następne podkreślają właściwą wagę spraw gospodarczych, zaś rok 1926 jest zwiastunem zmian w strukturze Rzeczypospolitej, które trwają dotychczas...

Jeżeli porównamy położenie Państwa naszego w listopadzie 1918 r. z położeniem obecnem, musi nad czołem naszem zajaśnieć gwiazda uzasadnionej dumy dla genjuszu pracy polskiej. Na tarczy czynów Rzeczypospolitej płoną, jak wielokaratowe kamienie, dzieła wielkie, epokowe, pracowite i ofiarne, które w rezultacie zapewniły mocarstwową pozycję Polski.

Stwierdzając dokonaną już pracę czcimy zasługi Tych, którzy w ciągu dziesięciu lat Niepodległości pozostawali przy sterze nawy państwowej.

Rocznica, którą obchodzimy jest równocześnie dziesięcioleciem polskiego kolejnictwa. I tu również za blisko jesteśmy obrazu, by całość jednem objąć wejrzeniem. Dziesięć ostatnich lat, to nasza praca, nasz zawodowy trud. Pewien sentyment kładzie mgłę wspomnień na oczy nasze: Nie wstydzimy się go, nie wstydzimy się też dziesięcioletniej pracy.

Zda się, wczoraj jeszcze odbieraliśmy kolejnictwo z rąk zaborców, zda się wczoraj jeszcze zaprowadzono pierwsze polskie pociągi, zda się, wczoraj jeszcze pociągi te, złożone z chorowitych parowozów i skleconego taboru kursowały przez ziemię, tratowaną rumakami wojny, zda się wczoraj jeszcze pracy kolejarza akompanjowały złowrogie akordy bitew...

A dziś...

...rezultaty postępu kolejnictwa widoczne są dla laika nawet. Polskie parowozy i wagony, ład i punktualność kolei, korzystne statystyki przewozów, miljony dochodów — sprawiają radość społeczeństwu i 200-tysięcznej rzeszy kolejarskiej.

Wśród jasnej i pięknej radości zapominamy, że 10 lat kolejnictwa to dziesięć lat bezprzykładnie ofiarnej pracy kolejarza. I stwierdzając nasz wysiłek, stwierdzić niestety musimy, że położenie ekonomiczne pracownika kolejowego przez ostatnich 10 lat nie uległo polepszeniu, że 10 lat, będących dumą kolejarza-obywatela, było latami bezprzykładnej martyrologji kolejarza-pracownika...

Pracownik umysłowy kolei, świadom swych obywatelskich obowiązków, w ciągu lat dziesięciu zdziałał dla kolejnictwa wiele. Nie są to słowa chwalby, lecz męskie zesumowanie pracy naszej. I patrząc na dokonane już czyny, po głębokiej rozwadze, kierujemy myśli w przyszłość.

Rzeczywistość wymaga dalszej jeszcze ofiarności dla dobra Państwa. Ale równolegle pamiętać musimy o położeniu własnem bardziej, niż dotychczas. Musimy w Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych zorganizować dalekie okręgi dyrekcyjne. Musimy przy linjach kolejowych utworzyć nowe okręgi i koła, spółdzielnie, bibljoteki i letniska, musimy konkretyzować postulaty zawodowe, uzgadniać je z dobrem kolejnictwa i realizować upornie i wytrwale. Musimy dla urzędnika kolejowego wywalczyć należne miejsce w społeczeństwie, zapewnić mu egzystencję i zaspokoić potrzeby kulturalne.

Praca to olbrzymia jeszcze, lecz wykonamy ją bezwzględnie i wzmożemy dotychczasową energję i solidarność, gdyż obecna sytuacja kolejnictwa i pracowników umysłowych do dalszych wysiłków nas zmusza.

Łącząc interes Państwa z interesem pracownika umysłowego kolei w wielką rocznicę Niepodległości i powstania polskiego kolejnictwa trzy wznosimy okrzyki:

Najjaśniejsza Rzeczpospolita!

Kolejnictwo Polskie!

Związek Umysłowych Pracowników Kolejowych!

Niech żyje! — Niech żyje! — Niech żyje!

Z HISTORJI PODWYŻKI PŁAC

Kwestja uposażeń pracowników państwowych i kolejarzy jest zagadnieniem tak ciągle aktualnem, iż wybija się na czoło pierwszorzędnych spraw Państwa. W miarę, jak Rząd, czy Sejm, starał się systematycznie zwlekać z definitywnem uregulowaniem tej sprawy, tem bardziej zyskiwała ona na rozgłosie, jako jedna z największych i nader niebezpiecznych bolączek społecznych.

Dzisiaj doszło już do tego, że trwała i pokaźniejsza podwyżka poborów pracowniczych stała się wręcz natychmiastową koniecznością, co też niewątpliwie powinno nastąpić, aby nie ucierpiała wysoce skomplikowana, jaką stanowi sprawna administracja, maszyna państwowa. W trosce o należyty bieg maszyny państwowej, trzeba dać setkom tysięcy ludzi, ów żywy mechanizm tworzącym, takie wynagrodzenie miesięczne, któreby pozwoliło im wyżyć bez większych trosk, a temsamem pracować spokojnie i wydatnie.

„Pracownik Państwowy", organ Centralnej Komisji Porozumiewawczej, podaje w numerze sierpniowym b. r. kilka charakterystycznych liczb, stanowiących ciekawy i ważny przyczynek do kwestji uposażeń pracowników państwowych.

Zasadą ustawy uposażeniowej z października 1923 r. była ruchoma mnożna, zależna od każdorazowego wzrostu cen, kontrolowanych i wykazywanych przez Gł. Urz. Statystyczny. Niestety, od r. 1926 osadzono mnożną na miejscu, przez co płace urzędnicze stawały się tak nikłe, że doraźna podwyżka poborów okazała się już od listopada tego roku nieuniknioną koniecznością. Zwyżka wyniosła wówczas 10%, od 1-go zaś stycznia 1928 r. Rząd wypłaca urzędnikom 15 procentowy zasiłek. Gdybyśmy ten procentowy wzrost płac przerachowali na mnożną, wypadłoby, iż mnożna równała się od grudnia 1925 r. do listopada 1926 r. — 43 groszom, od listopada 1926 r. do 1 stycznia 1928 r. 47·3, obecnie natomiast 54·5. Jeśliby jednak Rząd regulował mnożną co miesiąc, licząc się wyłącznie z wykazami Gł. Urz. St., wtedy mnożna wzrastałaby stale i wynosiłaby dzisiaj 59 punktów.

Widzimy tedy, jakiemu to ogromnemu upośledzeniu uległy płace pracownicze wskutek zawieszenia zasady ruchomej mnożnej. Obliczono też, iż Rząd niedopłacił w ten sposób urzędnikom w ciągu 2 i pół lat kwoty 418·5 miljonów zł, wyrównując nią budżet państwowy. Suma ta jest równa kwocie nieuiszczonej części podatku majątkowego. Oto najlepszy dowód nadzwyczajnej ofiary, którą ponieśli pracownicy państwowi dla Państwa w trudnym okresie stabilizacji budżetu.

Ale, rozumie się, owa patrjotyczna ofiarność mas pracowniczych, musiała spowodować z drugiej strony bardzo poważny niedobór w ich budżecie, skazała ich na codzienną, ciężką i beznadziejną troskę o jutro. I właśnie na tle tej faktycznej nędzy szerokich rzesz

urzędniczych tem silniej uwypukla się żywotność problematu uregulowania poborów, konieczność podwyżki uposażeń w tej wysokości, by płace przynajmniej od teraz stały na równym poziomie ze wzrostem drożyzny. Wyjście dla zrealizowania tego żądania musi się znaleźć; inaczej doprowadzi się do fizycznego i etycznego upadku tysięcy urzędników, stanowiących przecież administrację, ten nadmiernie ważny i nader czuły aparat państwowy.

W czasie jesiennych obrad sejmowych zawodowe Związki pracownicze wystąpią też ponownie z kategorycznem żądaniem stałego podwyższenia poborów o 25% i wstawienia na ten cel odpowiednich sum do budżetu na rok 1929/1930.

CZYŻBY JESZCZE KOMERCJALIZACJA?

Jedno z kolejarskich pism zawodowych przynosi ostatnio wiadomość, iakoby w sferach rządowych przemyśliwano w dalszym ciągu nad komercjalizacją kolei. Amerykański doradca finansowy naszego Rządu, p. Dewey miał podobno uczynić w tym kierunku wzmiankę w relacji swej do owego bankowego konsorcjum zagranicznego, z ramienia którego jest w Polsce członkiem Rady Banku Polskiego i wywiera potężny wpływ na ekonomiczne i gospodarcze życie kraju. Istnieje zatem prawdopodobieństwo, iż długoletnie widmo komercjalizacji, w niedługim może nawet czasie, naprawdę stanie się ciałem, że przekształcenie P. K. P. na przedsiębiorstwo, oparte na zaradach „handlowych“, najpewniej dojdzie do skutku. Zdaje się przeto, iż realizacja powyższego zagadnienia odwlekła się jedynie na jakiś krótki czas, bo zresztą, t. zw. plan stabilizacyjny, związany najściślej z udzieloną naszemu Rządowi pożyczką zagraniczną, przewiduje wśród wielu przeróżnych warunków możliwie najrychlejsze skomercjalizowanie polskich kolei.

Rozumie się, „swoisty“ projekt komercjalizacji, o który potknął się były Minister kom. p. Romocki, poszedł w niepamięć, jednakowoż według informacyj pewnego pisma, komercjalizacja belgijskich kolei, zaprowadzona tam od dwóch lat, ma rzekomo służyć za wzór komercjalizatorom w Polsce.

I oto warto teraz bodaj pobieżnie naszkicować, jak według przedstawienia wspomnianego organu wygląda komercjalizacja kolei w Belgji.

Belgijski rząd oddał koleje do eksploatacji specjalnie zawiązanej spółce w 75-letnią dzierżawę, zapewniając przytem dzierżawcy największą swobodę kierowania przedsiębiorstwem, lecz właścicielem pozostało Państwo.

Z ramienia spółki, która przybrała nazwę „Towarzystwa Narodowego Belgijskich Kolei Żelaznych“, rządzą kolejemi: walne zebranie akcjonarjuszy i rada administracyjna, złożona z 21 osób, w tem z 3-ch przedstawicieli pracowników kolejowych. Sprawy, dotyczące pracowników kolei, załatwia komisja „parytetowa“, składająca się z 20 osób, t. j. z 10-ciu wyznaczonych przez radę administracyjną i z 10-ciu wybranych przez kolejarskie organizacje. Wszystko tedy posiada na pozór wygląd nader liberalny i demokratyczny.

Co jednak ta spółka zdziałała w przeciągu dwóch lat istnienia komercjalizacji belgijskiego kolejnictwa? Więc przedewszystkiem zredukowała 11% kolejarzy, zaś z resztą obeszła się ponoś.... „po handlowemu“, co naturalnie przyniosło dochód. Wysiliwszy zmysł handlowy, miano dalej oszczędzić na węglu 25%, zmniejszono bezużyteczny przebieg parowozów o 1½ miljona km, osiągnięto poważne oszczędności w służbie zasobowej. Za poczynione oszczędności, lub wydajną pracę Tow. wypłaca pracownikom premje, ale „wyklucza wszelką darmochę“ i każe płacić nawet członkom za usługi kolei, czyli nie udziela i kolejarzom bezpłatnych przejazdów.

Nie należy przypuszczać, aby polski Rząd chciał niewolniczo trzymać się we wszystkich szczegółach belgijskiego wzoru skomercjalizowania kolei, by temsamem kolejarze w Polsce żywili więcej słusznych powodów do lękania się podobnej komercjalizacji. Niejedno wszakże, co dobre w Belgji, nie da się zastosować u nas. Rząd nasz zbyt dobrze to wyczuwa, uznaje te nieraz rażące różnice! Co tyczy się natomiast istotnego uhandlowienia polskiego kolejnictwa, mającego podźwignąć sprawność P. K. P., odciążyć je z prawdziwej zmory biurokratyzmu, podnieść ich rentowność, a równocześnie dać masom pracowniczym należyte pod każdym względem warunki egzystencji — na to najchętniej pisze się ogół kolejarski i takiej komercjalizacji z utęsknieniem wyczekuje.

W „Łączniku“ mówią, że...

...P. Z. K. nie chce dopuścić na terenie Małopolski do głosu „Związku — pożal się Boże — Urzędników kolejowych“...

...wielko-Polanie są w mało-Polskiej niewoli...

...p. Jaworski z P. Z. K. poplamił, w znany i celowy sposób, drukowany papier „Łącznika“...

* * *

...na terenie Małopolski pracownicy dawnego Statusu III. wolą należeć do P. Z. K., niż patrzeć na zaloty Szanownego p. Żuka...

...w Małopolsce również w sposób celowy zapoznają się pracownicy II. i III. Statusu z zamiarami „Łącznika“...

...Marsz, marsz Dąbrowski...“ lecz do Warszawy..

ADRESY:

Lwów, Szumlańskich 17.

Listy i druki dla Zarządu Głównego, „Czasopisma“, Zarządu Okręgowego i Zarządu Koła Miejsc. we Lwowie.

Lwów, Dyrekcja kolei, Zygmuntowska 3 II. p.

na ręce Skarbnika Głównego kol. Mieczysława Czaprańskiego wszelkie przesyłki pieniężne dla Zarządu Głównego.

Kraków, Kopernika 22. II. p.

Lokal Zarządu Okręgowego i Zarządu Koła Miejscowego w Krakowie.

HENRYK KROGULSKI

NIEDOMAGANIA W SŁUŻBIE ZAWIADOWCÓW STACYJ

(I) Wszyscy zdajemy sobie sprawę z faktu, że dzięki zmienionym nastrojom i tendencjom, nastąpiła w stanowisku zawiadowcy stacji olbrzymia wprost zmiana, nie możemy jednak zrozumieć, dlaczego jedynie zawiadowcy stacji, wśród całej masy pracowników, mają ponosić najgorsze skutki zmienionego ustroju i nastroju!

Niedomagania te wynikają nietylko z krzywdzącego ustawodawstwa, lecz w równej niemal mierze z jeszcze bardziej krzywdzącego prawa kaduka, prawa stosunków osobistych i wpływów, bezwzględnie obowiązującego, jeśli chodzi o zawiadowców stacji.

Być może, że w pracy niniejszej, jako poruszającej temat bardzo drażliwy, padną wyrazy przykre, słowa prawdy pod tym lub innym adresem, iż rozgoryczenie z powodu niedoceniania wartości pracy czy fachowości, że ból poniżanego autorytetu i deptanej godności osobistej odezwą się smutnem echem, jednak nie po to piszę, by się wzajemnie adorować, lecz aby w imię interesu kolejnictwa i obronie systematycznie wywłaszczonego naszego stanu posiadania, powiedzieć prawdę, choćby ona boleć miała, otworzyć oczy na stan prawdziwy i wnieść inicjatywę zmiany na lepsze, pozbywając się dotychczasowej bierności i apatji, fałszywie pojmowanych jako lojalność.

Utarło się niczem nieuzadnione przekonanie, że brak nam takiej swobody wypowiadania własnych poglądów i przekonań, jak u wolnych zawodów, ponieważ koleje polskie są wyłącznie kolejami państwowemi, zaś my urzędnikami Państwa, a tembardziej jako ludzie biedni i zależni najmniej posiadamy warunków, aby mieć swoje zdanie, wygłaszać je i rozpowszechniać.

Czy podobny pogląd, ogólnie przyjęty, napełni otuchą tych, którzyby chcieli wypowiedzieć krytykę w sprawie gospodarki kolejowej; lecz oni biedni i zależni?

Czy taki pogląd doda więcej życia fachowego tym z pośród naszych kolegów, co stojąc bezpośrednio u warstatów pracy, mając możność obserwowania w praktyce celowość wydawanych przepisów i zarządzeń, mogliby przelać więcej światła w różne zakamarki gospodarki kolejowej, gdyby spotykali się z zapatrywaniem, iż można być w służbie karnym urzędnikiem, a poza służbą wolnym obywatelem i w sprawach fachowych mieć odwagę własnego zdania, wyłącznie w celach dobra państwa?

Pogląd ten byłby uzasadniony, gdybyśmy byli pracownikami przedsiębiorstwa, eksploatowanego przez konsorcjum prywatne; w tym bowiem wypadku sprzedawalibyśmy swą pracę i moglibyśmy nie wygłaszać własnego zdania, o ileby to miało mieć dla nas nieprzyjemne następstwa, a sumienie nasze nie potrzebowałoby się oburzać, że dzięki skrępowaniu nie możemy wskazywać błędów gospodarki, przynoszących szkody kieszeni prywatnego przedsiębiorcy.

Ale w prywatnych przedsiębiorstwach tak nie jest. Tam ceni się i wynagradza fachowców z inicjatywą, uznaje się krytykę, zmierzającą do ulepszenia przedsiębiorstwa, tam trzeba wykazać jak najwięcej fachowości i dbałości o interes przedsiębiorcy, a jak najmniej biurokratyzmu i stosunków osobistych.

Wiemy, iż Polska powstała z trzech zaborów, musi się odbudowywać, organizować ustrój wewnętrzny, a przedewszystkiem racjonalnie gospodarować i oszczędzać, i godzimy się, że państwo nie jest obecnie w stanie opłacać fachowców w urzędach na równi z prywatnemi przedsiębiorstwami. Pozostając mimo to na stanowiskach, dajemy dowód wyznawania patrjotyzmu czynu, który winien mieć odwagę głosu, nie milczeć w Ojczyźnie w sprawie dobrobytu państwa i podporządkowania interesu prywatnego interesom społeczeństwa.

A czy wolno mieć swe zdanie, czy krytyczne wypowiadanie się jest należycie zrozumiane, czy jego intencje nie uważa się ogólnie, jako godzenie w dogmat nieomylności władz i fachowości organów zwierzchnich? Nie, nie wolno mówić prawdy, we własnem społeczeństwie wypada pełnić rolę biernych automatów do wyrabiania przepisanych jednostek pracy, inaczej przypomina nam się naszą biedę i zależność.

Boleśnie o tem pisać, tem boleśniej, że zasadę poddawania się w zupełnej bierności wyznają przedewszystkiem ci, którzy wyśli z pośród nas, tę nędzę przeżyli, a często zbiegiem okoliczności tylko, nie osobistemi zasługami i tężyzną stanęli w położeniu organów zwierzchnich.

To też w środowisku kolegów, nie będąc i nie uznając się biednymi i zależnymi, winniśmy powiedzieć sobie słowa prawdy, choćby boleć miały, musimy właściwemi kolorami skreślić obraz naszej nędzy i wskazać na źródło naszego niewolnictwa.

Wyścig w demokracji, w którym nie wzięliśmy udziału, gdyż nie pozwalał na to silnie rozbudzony krytycyzm, pozostawił nas w tyle, bo lojalność względem chlebodawcy i patrjotyzm nakazywały podporządkować interes własny interesom państwa.

Ustawą uposażeniową zepchnięto nas na szary koniec, a systemizacją stanowisk odebrano jakiekolwiek widoki na realne wynagrodzenie pracy za lat wiele, by wreszcie rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6 lutego b. r. zadokumentować wobec całego społeczeństwa naszą biedę i zależność, poddając nas pod nadzór policji państwowej i wyłączne orzecznictwo politycznych władz wojewódzkich, decydujących o pozostawaniu na stanowiskch.

Nie chcieliśmy brać udziału w strejkach pracowniczych, podejmowanych na tle politycznem czy ekonomicznem, lojalność wynosiliśmy ponad głód i niedostatek, w poczuciu czynnego patrjotyzmu, oddawaliśmy część nędznego uposażenia na sanację Skarbu, na pożyczki państwowe, budujemy samoloty, tworzymy obronę przeciwgazową, w poczuciu ponoszenia wspólnej ofiary dla wspólnego celu, wywieramy nacisk i przymus na podwładny personel, zmuszając go do myślenia i czynienia jak my, wznosząc coraz to wyższy mur nieufności, a nie rzadko i nienawiści tego personelu do siebie.

Za wysiłek nasz, by według najlepszej wiedzy i woli spełnić obywatelski obowiązek względem Rzeczypospolitej, spotkał nas moralny policzek, zamiast tylekrotnie przyrzekanej poprawy egzystencji, doczekaliśmy się nadzoru policyjnego, jak przestępcy.

Na tem kończę pierwszą część wynurzeń, prosząc Kolegów zawiadowców stacyj o zabranie głosu w dyskusji. (Jak najchętniej otwieramy szpalty „Czasopisma“ i zapraszamy Kolegów. — *Red.*).

ZAGADNIENIA KOMUNIKACYJNE

III.

Mówiąc o konkurencji samochodowej, należy dodać, że sprawa jej pomyślnego rozwiązania tak dla Państwa, jak społeczeństwa jest tem pilniejszą, ileże powszechnie zdobywa sobie w świecie pozycję zasada: „Szybkość dostawy, punktualność i taniość transportu stanowią we współczesnym handlu warunek sine qua non“. Poza szybkością dostawy i taniością przewozu, oraz punktualnością, wchodzi jeszcze w grę możliwie najmniejszy zachód około sprowadzenie towaru wzgl. transportu. Oto z takiego zadania samochód wywiązuje się wspaniale. Ma on niezmierną łatwość docierania do ośrodków wewnętrznych, dojeżdża do krańcowych punktów podróży, nie jest zależny od rozmaitych powikłań rozkładów jazdy, a koszt przewozu osób nie przenosi ceny I. klasy pociągów.

To też na terenach, gdzie mamy liczne ośrodki przemysłowe a blisko siebie położone, samochód zwycięża kolej. Dzieje się to nie tylko w Polsce, ale i za granicą, do tego stopnia, że np. we Włoszech linja autobusowa między Medjolanom a Bregano zastąpiła komunikację ekspresową kolejową.

Porównajmy teraz szybkość komunikacji kolejowej, a automobilowej, a zobaczymy, iż rzeczywiście samochód poważnie współzawodniczy z koleją.

Parowóz może dziś osiągnąć przy sprzyjających okolicznościach atmosferycznych i terenowych szybkość 120—130 klm na godzinę. Nie jest to jednak szybkość normalna, ale, jak ją nazywają, raczej „sforsowana“. Przeciętna szybkość wynosi obecnie 100 km na godzinę, a w praktyce dochodzi najwyżej od 75—93·6 klm.

Tymczasem samochód potrafi rozwinąć szybkość zasadniczą od 80—300 km na godzinę. Konkurent zatem dla kolei potężny.

Są wprawdzie gdzieniegdzie usiłowania, aby trakcję parową zastąpić elektryczną, z punktu widzenia atoli ekonomicznego (wielki koszt utrzymania) trakcja ta nie opłacałaby się, a zwiększenie szybkości przebiegu wozów byłoby stosunkowo niewielkie.

Stąd przy rozważaniach powyższych bądźcobądź dobrych właściwości samochodu, a z drugiej strony jego przewagi nad kolejami żelaznemi, oraz połączonemi z przejazdem i przewozem koleją niedogodnościami i grożącym upadkiem komunikacji podmiejskiej (a i dalszej nawet) kolejowej, niektórzy podnoszą myśl, by drogą ustawy niejako, utrącić to współzawodnictwo.

Jak się na tę sprawę zapatrują za granicą?

Gdy czytamy pisma zagraniczne, przekonujemy się, że tam wre również walka zapaśnicza między wymienionemi komunikacjami.

Walka ta dała się ostatnio we znaki komunikacji np. w Anglji i w Niemczech. Jakże sobie tam radzą z tym konkurentem samochodowym?

W Anglji koleje tamtejsze wystąpiły ze względu na silną konkurencję samochodową i jej ujemne skutki dla bilansu kolejowego z propozycją wydania ustawy, zezwalającej im na finansowanie i prowadzenie ruchu samochodowego. Do tej pory istniał bowiem zakaz prawny prowadzenia wzgl. finansowania przez koleje przedsiębiorstw samochodowych.

Koleje angielskie są wysoko opodatkowane na rzecz skarbu. W roku 1927 zapłaciły 153,000.000 Mk podatków, co wyniosło 21% ich dochodów netto, nie licząc kosztów na konserwację nawierzchni.

Przedsiębiorstwa samochodowe zaś zapłaciły w roku 1925 koszta utrzymania dróg zaledwie w 26%, resztę dopłaca rząd angielski z podatków, który płacą i koleje. W ten sposób koleje angielskie, będące bardzo poważnym podatnikiem, pośrednio przyczyniają się do rozwoju komunikacji samochodowej, z drugiej natomiast strony nie mogą z powodu ustawy przeciwdziałać rozwojowi konkurenta samochodowego, który, nawiasem mówiąc, posiada obecnie tabor, składający się blizko do 2 miljonów wehikułów (samochodów osobowych, ciężarowych, motocykli i autobusów).

W Niemczech Ministerstwo komunikacji Rzeszy ma własną komunikację samochodową. Towarzystwo Niemieckich kolei Rzeszy liczy 62 linje komunikacyjne samochodowe (35 towarowych, 27 osobowych) w ogólnej ilości km 374, przyczem dochód preliminowano na 255 milionów Mk.

Poczta państwowa rozporządza 1.600 linjami samochodowemi o ogólnej długości 30.409 klm.

Towarzystwa wreszcie samochodowe dysponują 339 linjami ogólnej długości 59:7 klm. Przyniosły one w roku 1927 przeszło 21 miljonów osób. Wobec silnej konkurencji samochodowej przewidziano i tutaj umowę między Ministerstwem Poczty, Komunikacji a Towarzystwem Niemieckich Kolei Rzeszy, celem uzgodnienia rozwoju ruchu automobilowego, aby uniknąć konkurencji.

U nas w Polsce, skoro mimo stosunkowo złego stanu dróg, zwłaszcza wojewódzkich, powiatowych i gminnych, komunikacja samochodowa poczyna coraz silniej dawać się we znaki kolejnictwu, były propozycje, aby drogą ustawy poskromić nieco konkurenta. Padło z pod pióra piszącego zdanie, by raczej starać się o finansowanie względnie prowadzenie linij samochodowych (autobusowych). I oto wyczytałem ostatnio w dziennikach, że rząd polski skłania się do tej myśli, którą poddał jeszcze b. minister skarbu Michalski, ażeby kolej mogła prowadzić linje samochodowe (autobusowe) pod własnym zarządem, podobnie, jak praktykuje się w sąsiednich Niemczech, a będzie może niedługo w Anglji. Będzie to najzdrowsza walka z konkurentem samochodowym. *Gees.*

OPÓŹNIENIA POCIĄGÓW PASAŻERSKICH

W ostatnim czasie podnosiły dzienniki dość częste żale z powodu ciągłych opóźnień pociągów pasażerskich. Opóźnienia zdarzały się rzeczywiście i zdarzają się jeszcze. Składają się na to różne przyczyny, znane powszechnie pracownikom kolejowym z praktyki służbowej.

Nie będziemy też nad tem szerzej się rozwodzić. Wypadki takie, jak zamknięcie toru na linjach jedno i dwutorowych ze względu na konieczność naprawy nawierzchni kolejowej, możliwej tylko w terminie od wiosny do jesieni, naprawa mostów kolejowych, zniszczonych w wypadkach nagłych (burze letnie, powodzie, długotrwałe deszcze, zamiecie śnieżne w zimie itp.), wymiana szyn oraz innych urządzeń nawierzchniowych, czasem nieszczęśliwy wypadek kolejowy itp., nie dadzą się uniknąć, a co zatem idzie *ipso facto* opóźniają mniej lub więcej ruch wszystkich pociągów, a więc i osobowych i pospiesznych

Obowiązkiem pracowników kolejowych jest opóźnienia takie możliwie zmniejszać przez skrócone postoje na stacjach i przez szybszą jazdę (t. zw. „skrócony czas jazdy“).

Zauważyliśmy jednak, że pod tym względem nie wszyscy pracownicy o tym obowiązku pamiętają. Na wielu stacjach węzłowych, gdzie postoje są dłuższe i możnaby wobec ukończonej manipulacji pocztowej i bagażowej czas postoju skrócić, zatrzymuje aż do zupełnego wykorzystania postoju, wyznaczonego w planie jazdy.

Również manipulacja przy zmianie parowozu odbywa się dosyć często na stacjach węzłowych opieszale i dyżurny ruchu mimo najlepszych chęci opóźnienia zmniejszyć nie może, a nalegania jego na szybszą pracę spotykane są zwykle z niechęcią niepodległej mu bezpośrednio służby parowozowej.

Jedną z głównych przyczyn opóźnienia pociągów pasażerskich — to przewóz temi pociągami towarów, jako przesyłek pospiesznych i nadzwyczajnych, a podczas sezonu kąpielowego przewóz olbrzymiej ilości bagażu.

Wyjazd na letniska staje się z roku na rok coraz liczniejszy. Letnicy zabierają ze sobą oprócz pościeli mnóstwo sprzętów domowych. Załadowanie i wyładowanie bagażu, często nieporęcznego (kołyski fotele, naczynia kuchenne) nie da się uskutecznić podczas wyznaczonych postojów, a co zatem idzie — opóźnienie pociągu pasażerskiego staje się nieuniknione.

Jak wielkim jest przy pociągach pasażerskich ruch bagażowy łącznie z ruchem towarowym, okażą najlepiej daty statystyczne ze stacji Kraków.

W roku 1927 załadowano, wyładowano i przeładowano na tej stacji przy pociągach osobowych i pospiesznych 30 miljonów kg. przesyłek. Pod względem ilości sztuk stacja Kraków miała przy tych pociągach w roku 1927 samych przesyłek tranzytowych 370 tysięcy. Ażeby zaś dać obraz ruchu bagażowego w sezonie kąpielowym, wystarczy nadmienić, że w pierwszych 10 dniach II sezonu (koniec czerwca i początek lipca 1928 r.) odchodziło dziennie z Krakowa po 16 wagonów bagażowych dodatkowych.

Mając na względzie wyjazd na letniska i chcąc na przyszłość uniknąć dużych opóźnień pociągów pospiesznych i pasażerskich, należałoby bezwarunkowo w planie jazdy wyznaczyć na stacjach letniskowych dłuższe postoje pociągów, zaś na początek i koniec sezonu kąpielowego przewidzieć specjalnie pociągi bagażowe.

Do jakich rozmiarów dochodzi obecnie ruch towarowy przy pociągach pasażerskich, da pojęcie fakt, że między Lwowem i Krakowem kursują pociągi osobowe z trzema wagonami bagażowymi.

Ministerstwo Komunikacji zezwoliło za stosunkowo bardzo niską dopłatą na przewóz przesyłek pospiesznych pociągami osobowemi i pospiesznemi. Rzecz chwalebna. Kupiectwo korzysta obecnie z tego postanowienia w całej pełni, zwłaszcza, że brak pieniądza i trudności kredytowe kupca zmuszają go do sprowadzania towaru częściej, a w mniejszych ilościach.

Także przesyłki nadzwyczajne (dawniej ekspresowe) stały się obecnie masowemi przesyłkami codziennemi, bo ułatwiony przewóz towaru pociągiem pasażerskim, bez dodawania listu przewozowego, za stosunkowo niską opłatą zachęca kupiectwo do tej formy przesyłek.

Z tą okolicznością Zarząd kolejowy musi się liczyć, ale i regularnego ruchu pociągów pasażerskich nie powinno się lekceważyć. Dlatego byłoby wskazanem, aby przy układaniu rozkładów jazdy wyznaczane dłuższe postoje na stacjach, zwłaszcza na takich, które wysyłają lub otrzymują dużo przesyłek pospiesznych i nadzwyczajnych, skoro przewóz towarów pociągami osobowemi przynosi Zarządowi kolejowemu pokaźne dochody.

Na jedno trzeba się bowiem raz zdecydować, albo zgodzić się na dłuższe postoje z uwagi na przesyłki pospieszne i nadzwyczajne, albo ograniczyć te przesyłki do minimum. Tak, jak jest obecnie, dłużej pozostać nie może, bo pociągi z powodu tych przesyłek ulegają opóźnieniu, Wydziały Eksploatacyjne pociągają dyżurnych ruchu do odpowiedzialności, a ci nie wiedzą, któremu Bogu mają służyć, bo źle jest, gdy pociąg osobowy się spóźni, a również źle, jeśli przesyłka nie odejdzie najbliższym pociągiem i odbiorca wnosi zażalenie.

Do opóźnień pociągów pasażerskich przyczynia się również wielkość i ciężar przesyłek pospiesznych i nadzwyczajnych.

Taryfa pozwala na ciężar 100 kg. i wielkość jednego metra przesyłki nadzwyczajnej, a o ciężarze i wielkości przesyłki pospiesznej zupełnie nie wspomina. Załadowanie i wyładowanie przesyłek pospiesznych ciężkich i wielkich musi trwać dłużej, skoro odbywa się nie przy magazynie; więc o spóźnienie pociągu pasażerskiego bardzo łatwo, zważywszy, że ilość pracowników fizycznych na wszystkich stacjach zredukowano, a na niektórych stacjach w nocy takich pracowników zupełnie niema.

W zaborze b. austrjackim przesyłki nadzwyczajne i pospieszne, przewożone pociągami osobowemi, mogły ważyć najwyżej 50 kg. Także ilość tych przesyłek była ograniczoną.

Chcąc zapobiec opóźnieniom pociągów pasażerskich należałoby i w Polsce ograniczyć ciężar, wielkość i ilość tych przesyłek. Do przewozu przesyłek cięższych i większych oraz o wielkiej ilości sztuk służyłyby pociągi pospieszno-towarowe.

Mamy nadzieję, że spostrzeżenia nasze o spóźnieniach pociągów pasażerskich przez ruch przesyłek bagażowych, nadzwyczajnych i pospiesznych M. K. weźmie życzliwie pod rozwagę i skorzysta z nich obecnie przy układaniu nowego regulaminu dla ruchu osobowego bagażowego, zwłaszcza, że w projekcie tego regulaminu nie zauważyliśmy wzmianki o wielkości i ciężarze przesyłek nadzwyczajnych, otrzymujących w tym regulaminie nazwę „ekspresowych“. *R. K.*

O KOLEJOWEM SZKOLNICTWIE

W zeszycie 9. „Czasopisma“ za wrzesień r. 1928. pojawił się artykuł pióra Sk. p. t. „Ogólne uwagi o szkoleniu w kolejnictwie“. W artykule tym autor podniósłszy konieczność i wysokie znaczenie perjodycznego szkolenia personelu egzekutywnej służby kolejowej, zwłaszcza służby ruchu, rzucił na dany temat kilka osobistych spostrzeżeń, pragnąc wywołać żywszą dyskusję w kierunku właściwego postawienia powyższej kwestji w kolejnictwie. Celem uprzystępnienia rzeczonej dyskusji należy przedewszystkiem zapoznać szerszy ogół kolegów z podstawami jak i z samą organizacją szkolenia w obecnej dobie.

Otóż podstawę dla omawianego szkolenia stanowią w pierwszej linji przepisy dla służby ruchu, które nakazują możliwie najczęstsze pouczanie pracowników służby wykonawczej i półroczne egzaminowanie kontrolne. Z temi postanowieniami wspomnianych przepisów wiąże się ściśle odpowiedzialność Zarządu kolei w wypadkach karno-sądowych.

Dalszą podstawą szkolenia są „Przepisy o pouczaniu oraz egzaminowaniu okresowem pracowników kolejowych“, wydane przez Min. Kom. jeszcze w r. 1922 do L. IV/5/16.

W uwagach wstępnych do rzeczonych przepisów z naciskiem wskazano na konieczność ciągłego i należytego szkolenia personalu już zajętego w służbie, jak również unormowano sposób fachowego przygotowania nowowstępujących do kolei.

Następne §§ od 1—7 włącznie mówią o obowiązkach i programie pouczania, o egzaminach okresowych, wstępnych, lokalach dla pouczeń i egzaminowania, o instruktorach na stacjach i instruktorach dyrekcyjnych, doborze i zakresie ich działania.

Równolegle z powyższemi przepisami ustalono także program pouczeń okresowych na przeciąg całego roku, a mianowicie: z zakresu sygnalizacji, przepisów ruchu, gospodarki wagonowej, perowozowej, przepisów przewozowych, taryf, geografji, pożarnictwa, niesienia pierwszej pomocy, o hamulcach ze-

spolonych, oświetleniu, ogrzewaniu, ordynacji służbowej, słowem... objęto tym programem cały materjał, odnoszący się do służby wykonawczej.

Wymienione przepisy pozostawiają wreszcie szkolenie personelu służby wykonawczej kompetencji Wydziału eksploatacji, a nie Wydziału osobowego poszczególnych Dyrekcyj. Ministerstwo komunikacji zastrzegło sobie jedynie decyzję, co do otwierania kursów fachowych i dokształcających, a to ze względu na wydatki, jak i z uwagi na celowość danych kosztów.

Tyle dla koniecznych informacyj odnośnie szkolenia kolejowego wogóle A teraz wypadnie postawić kilka pytań dotyczących tego ważnego przedmiotu, ażeby tym sposobem sprowadzić dyskusję w „Czasopiśmie“ na właściwe tory, a w szczególności umożliwić łatwiejsze wypowiedzenie się na tak aktualny temat interesowanym kolegom, t. j. naczelnikom służbowym oraz instruktorom stacyjnym.

Oto pytania:

1. Czy pouczanie okresowe powinno obejmować całokształt przepisów kolejowych czy tylko przepisy związane z bezpieczeństwem samego ruchu?

2. Czy jednorazowe pouczanie w miesiącu, t. j. 10 razy do roku, jak w stanie wyczerpać całokształt przepisów kolejowych?

3. Czy dla pouczeń są potrzebne odpowiednie sale i przyrządy i jak sale te należałoby urządzić?

4. Komu należałoby powierzać obowiązek pouczania (dobór ludzi, wiek, doświadczenie i t. p.)?

5. Ile godzin dziennie miałby wzgl. mógłby instruktor pouczać, biorąc pod uwagę jego wysiłek, a zarazem efekt wykładu?

6. W jakiej porze dnia mają odbywać się pouczania?

7. Jak wypadłoby unormować pouczania okresowe ze względu na służbę pracowników (czy w czasie służby, czy poza służbą)?

8. Czy instrukorów większej ilości personalu (ponad 200) należy obciążać innemi czynnościami?

9. Jak należy szkolić nowowstępujący personel i w jakim porządku (teorja, praktyka) z uwzględnieniem pracowników wszelkich kategoryj służby wykonawczej?

10. Jakie kursa fachowe wzgl. dokształcające należałoby urządzać celem wyszkolenia pracowników wzgl. uzupełnienia ich wiedzy i w jakich miejscowościach?

11. Czy zachodzi potrzeba zaopatrzenia ogółu personelu w podręczniki do nauki?

W przedstawionych wyżej pytaniach dotknięto istotnie całokształtu zagadnień kolejowego szkolnictwa. Byłoby rzeczą nad wyraz pożądaną, ażeby na dany temat rozwinęła się poważna, rzeczowa dyskusja, któraby niewątpliwie w dużej mierze mogła przyczynić się nietylko do uzdrowienia tej naprawdę zaniedbanej dziedziny kolejowej, lecz postawiła ją na wyższym niż dotąd poziomie, na jakim znajdować się powinna.

Argus.

PRAWA EMERYTALNE AUSTR. PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

Z chwilą przeprowadzenia reorganizacji kolei austrjackich na przedsiębiorstwo „Oesterreichische Bundesbahnen“, uległy zmianie również przepisy uposażeniowe i emerytalne, przyczem w stosunku do poprzednio obowiązujących przepisów, nowowydane są dla pracowników korzystniejsze.

Ponieważ nasza ustawa emerytalna, czyto dla pracowników etatowych czy też dla nieetatowych, posiada wielkie braki, a przedewszystkiem brak jej zasadniczej cechy humanitarności, przytoczę podstawowe rysy austrjackiej ustawy emerytalnej, obecnie obowiązującej, w której cecha humanitarności jest wybitnie zaznaczona, pomimo, że z potężnej niegdyś Austrji pozostał zaledwie miniaturowy skrawek, obciążony ponadto nadmiernie finansowemi następstwami długotrwałej wojny.

Dawny fundusz pensyjny, a temsamem i obowiązek należenia do niego zniesiono i zastąpiono gwarancją państwa zapewniającemu każdemu pracownikowi prawo do emerytury z chwilą przyjęcia go do służby, bez względu na to, w jakim charakterze został przyjęty. Gwarancją tą objęto również wszystkich robotników t. zw. sezonowych.

Pełne prawa emerytalne nabywa pracownik po 35 latach służby, a prawo pobierania emerytury rozpoczyna się po upływie przesłużonych 10 lat.

Pobory emerytalne wzrastają po 10-ciu latach u maszynistów, konduktorów i przetokowych, od jedenastego do dwudziestego czwartego roku służby o 3·6%, od dwudziestego piątego roku służby do trzydziestego czwartego o 2·2% i za trzydziest piąty rok o 2·6% — dla wszystkich innych kategoryj pracowników o 2% rocznie, zaś dla pracowników z wykształceniem uniwersyteckiem o 2·5% rocznie.

Tak więc austrjacka ustawa emerytalna zapewnia maszynistom i konduktorum prawo do nabycia pełnych praw emerytalnych w znacznie krótszym czasie, aniżeli ustawa polska, która ponadto zupełnie pomija przetokowych.

Humanitarność austrjackich przepisów emerytalnych, przebija wyraziście w postanowieniach, uznających choroby t. zw. zawodowe, którym pracownicy popadają, wskutek specjalnego charakteru służby, a których stwierdzenie powodujące niezdolność do służby, daje pracownikom prawo do emerytury już po 5-ciu latach.

Zasadniczo nabywa pracownik prawo do zaopatrzenia emerytalnego w razie niezdolności do pracy, spowodowanej chorobą lub cielesnem uszkodzeniem po pięciu latach; jeśli jednak niezdolność do pracy spowodował wypadek w służbie, wówczas nabywa on prawo do zaopatrzenia b e z w z g l ę d u n a i l o ś ć l a t s ł u ż b y, przyczem jako podstawę co obliczenia poborów emerytalnych przyjmuje się 90% jego ostatnich poborów, z zastrzeżeniem, że najniższy wymiar emerytury, musi być co najmniej równy połowie poborów w służbie czynnej. Pracownikowi, który postradał wzrok, lub doznał choroby umysłowej, podnosi się pobory emerytalne o 20%.

Pensja wdowia wynosi nie jak dawniej 50% emerytury, należnej mężowi, lecz połowę kwoty, przyjętej jako podstawa do obliczenia uposażenia emerytalnego męża, co jest dla wdowy znacznie korzystniejsze.

Przykład niech wykaże różnicę:

Po 10-ciu latach służby zmarł pracownik, którego ostatnie pobory wynosiły 30 szylingów, to podstawowa kwota do wymiaru jego emerytury wynosi 270 szylingów, a emerytura pracownika po 10-ciu latach służby, wynosząca 50% kwoty podstawowej, winna wynosić 135 szylingów. Na zasadzie dawnej ustawy emerytalnej pensja wdowia wynosiłaby połowę emerytury, należnej pracownikowi, t. j. 67 szylingów i 50 groszy, obecnie otrzymuje ona jednak połowę kwoty podstawowej, t. j. 135 szylingów miesięcznie.

Przyjęcie zasady, że za winy ojca nie może ponosić odpowiedzialności jego niewinna rodzina, znalazło również swój wyraz w austrjackich przepisach emerytalnych. W myśl bowiem tych przepisów rodzina pracownika, wydalonego za karę ze służby, nie traci praw emerytalnych, o ile wydalenie nastąpiło po 15-tu latach służby.

Z tych kilku charakterystycznych rysów obecnych austrjackich przepisów emerytalnych, widocznem jest, że dyktowały ją nie wyłącznie względy budżetowe, iż rząd austrjacki nie obawia się okazać w wydanych przepisach dużo wyrozumienia i kierował się poczuciem ludzkości względem ludzkich sił roboczych.

KOLEDZY!

Uważajcie pilnie, czy w listach płac potrącono Wam wkładki na Związek. Przerwa w opłacie wkładek powoduje utratę praw członkowskich. Przynosi szkodę i Wam i Organizacji.

ŻYCIE ZWIĄZKU

KATOWICE

OTWARCIE NOWEJ PLACÓWKI ORGANIZACYJNEJ w KATOWICACH

Pod energicznem kierownictwem czynnego i ruchliwego Prezesa Okręgu w Katowicach, kol. Varhely'ego, życie organizacyjne poczyna tu wchodzić na nowe tory.

Oznaką zewnętrzną tego ożywienia związkowego to podniosła uroczystość powstania Koła w Katowicach, która odbyła się dnia 2 października b. r.

Na uroczystość tę przybyli prócz kolegów katowickiego Okręgu, koledzy z innych Okręgów, w tem w dość licznej reprezentacji koledzy lwowscy wraz z wiceprezesem Okręgu, kolegą Piątkiewiczem i sekretarzem Koła lwowskiego, kolegą Seretnym.

Zarząd Główny reprezentował I. Wiceprezes Okręgu krakowskiego i członek Zarządu Głównego, kol. Gądek Stanisław.

Zebranie zaszczycił obecnością w imieniu Dyrekcji katowickiej Naczelnik Wydziału Osobowego, dr. Skłodziej, zaś Związek Prawnikow reprezentował Prezes Koła Prawników, dr. Broniewski. Zebranie zagaił w podniosłych słowach kol. Varhely, akcentując znaczenie tej uroczystoćci dla Okręgu katowickiego i wogóle dla Związku.

Następnie zabrał głos przedstawiciel Dyrekcji dr. Składziej, który w krótkich, a wymownych słowach przedstawił stosunek Dyrekcji katowickiej do naszego Związku, oparty na wzajemnem zaufaniu. Przemówienie to żywo oklaskiwano.

Z kolei przemówił reprezentant Zarządu Głównego kol. Gądek, witając licznie zebranych kolegów, przedstawicieli Zw. Prawników i gości, wyraził się bardzo przychylnie o pracy Zarządu Okr. w Katowicach pod prezesurą dzielnego kol. Varhelego, a w obszernym wywodzie skreślił cele i idee Związku Z. U. P., zawarte w statucie. Kol. Gądek zilustrował dalej zdobycze Związku w ciągu ostatnich lat, na jego rozwój ekonomiczny (lokale związkowe, Komańcza, Hallerowo, Bibljoteki, Spółdzielnie, Kasy Samopomocy i t. d.), oraz stwierdził podziw dla pracy Związku, wyrażony przez inne Związki i przedstawicielstwo Dyrekcji na ostatnim Walnym Zjeździe we Lwowie, podniósł konieczność wzniecenia życia koleżeńskiego i towarzyskiego w Związku, gdzie mamy się czuć, jak u siebie w domu, gdyby jedna rodzina. Słowami poety:

„Choćbyś nie skończył, ciągle rób,
Ciebie, nie dzieło, zamknie grób".

kol. Gądek zamknął swe wywody przyjęte serdecznemi oklaskami.

Imieniem Koła Prawników witał zebranych dr. Broniewski. Mowca wskazał na jednakowe ideały, wiążące nas z kolegami prawnikami, na wspólne interesa zawodowe, co do których nie powinniśmy odnosić się do siebie z nieufnością. Przemówienie zakończył życzeniem rozwoju naszej organizacji i współpracy ze związkiem Prawników.

Po przemówieniach wybrano Komisję Matkę i przyjęto przez aklamację skład Zarządu Koła, proponowany przez Komisję.

Prezes Okr. kol. Varhely powitał w gorących słowach Zarząd nowopowstałego Koła i życzył mu powodzenia w pracy.

Imieniem Zarządu Koła kol. Orłowski podziękował za wybór, poczem kolejno składali i winszowali pomyślności w pracy: dyr. Skłodziej, kol. Gądek, Piątkiewicz, Kulikowicz i dr. Broniewski.

Przemówienia wszystkich mowców przyjmowano rzęsistemi oklaskami.

Przy wnioskach kol. Ludwig podniósł bolączki urzędniczego stanu średniego w Katowicach, a kol. Groniecki interpelował Zarząd Główny w sprawie st. rewidentów.

Kol. Ludwigowi odpowiadał przedstawiciel Dyrekcji, że bolączki te powoli ustaną całkowicie i jest staraniem Dyrekcji, aby ję zupełnie usunąć.

Kol. Gronieckiemu wyjaśnił przedstawiciel Związku Prawników, że sprawą st. rewidentów zajął się nie tylko Związek Pracowników Umysłowych, ale i Związek Prawników i sprawa ta ma wielkie widoki powodzenia w Ministerstwie Komunikacji. W sprawie tej również i Związek Prawników na ostatnim swym Zjeździe powziął decyzje, ujęte w formie memorjału, który przedstawił Ministerstwu Komunikacji.

Kol. Gądek zapewnił obecnych, że nad pomyślnem załatwieniem sprawy b. st. rewidentów czuwa Zarząd Gł. Z. U. P.

Na tem prezes Okręgu kol. Varhely zamknął obrady dziękując kolegom i gościom za przybycie i zaprosił na wspólną wieczornicę, podczas której wznoszono toasty na cześć przedstawiciela DKP Katowice, prezesa Związku Prawników, Zarządu Okręgowego w Katowicach i Zarządu Koła, gospodarzy i Pań, które swą obecnością zaszczyciły Walne Zebranie i Wieczornicę. W czasie Wieczornicy kol. Groniecki stworzył wcale udatny kabaret.

Pracę Okręgu katowickiego pod energicznem kierownictwem Zarządu i jego prezeza kolegi Varhelego należy podnieść z dużem uznaniem i życzyć w niej powodzenia. W niedługiej bowiem przyszłości Okręg katowicki zamierza powołać do życia i inne Koła (np. w Tarnowskich Górach), zaś 10-lecie państwowości polskiej ma zamiar obchodzić bardzo uroczyście.

KOŁOMYJA

Dnia 25 sierpnia odbyło się zebranie członków tut. Koła, na którem omawiano szereg spraw lokalnych. Z ważniejszych wniosków uchwalono następujące: 1. Ponowne zajęcie się Zarządu Głównego sprawą starszych rewidentów. 2. Danie możności adjunktom, pełniącym słażbę na stacjach pośrednich uzyskania stopnia asesora w tym samym czasie, co koledzy w centralach i stacjach I klasy. 3. Wydanie pragmatyki służbowej. 4. Przywrócenie automatycznego awansu. 5. Zrównanie stopni służbowych pracowników kolejowych z pracownikami innych kategorji. 6. Wyjednanie w D. K. P. urlopów wypoczynkowych dyżurnym ruchu w Śniatynie Załuczu. 7. Uregulowanie przydziału opału dla ubikacji służbowych i zwiększenie normy. 8. Przyznanie dodatku za służbę nocną taksatorom w Śniatynie. 9. Zaliczenie pracownikom etatowym poprzednich lat służby na P. K. P. w charakterze nieetatowych. 10. Umożliwienie wykorzystania pracownikom na przestrzeni urlopów wypoczynkowych i delegowanie na ten czas potrzebnych substytutów. 11. Przestrzeganie normy 1/3 ad Dziennik M. K. Nr. 2/25. 12. Przestrzeganie przez D. K. P. rozporządzenia M. K. z dnia 9. II. 1918 Nr. Pr. 1421/28 przyznającego kandydatem kol. prawa korzystania z klasy drugiej przy pociągach ulgowych.

Dnia 20 października odbyło się Walne Zebranie członków tut. Koła. Po wstępnem zagajeniu i odczytaniu protokołu z ostatniego Zebrania, omówiono szereg bieżących spraw związkowych. Uchwalono odnieść się do Zarządu Głównego, celem interwencji w M. K. odnośnie załatwienia zalegającej tam sprawy wypłaty ekwiwalentu konfekcyjnego do dostarczonych materji na ubrania służbowe.

KRAKÓW (OKRĘG)

Dnia 8 października odbyło się posiedzenie Zarządu Okręgowego.

Odczytany protokół z poprawkami przyjęto do wiadomości. Następnie zajęto się sprawą rozmaitych kursów kolejowych w Dyrekcji krak. i wystąpiono w tej materji z odpowiedniemi wnioskami do Zarządu Głównego.

Poruszono dalej sprawę nadawania stacji bez konkursów, o czem Związek ma wspomnieć dodatkowo przy audjencji u Pana Prezesa D. K. P.

Z kolei postanowiono zwołać Konferencję Prezesów Kół na dzień **18 listopada b. r.** Porządek dzienny i godzinę ustali Prezydjum Z. O. Kolega Schieberl zgłosił na konferencję referat: „Sprawy spółdzielcze i kas samopomocy".

Poruszono w dalszym ciągu sprawę poszczególnych referatów w Okręgu. Krótkie sprawozdanie ze swej pracy złożył kol. Gądek. Kol. Romański wystąpił z inicjatywą urządzenia przez Koło krakowskie uroczystości św. Mikołaja.

Odnośnie spraw bibljotecznych zgodzono się na małe poprawki regulaminu, zatwierdzono zaciągnięcia przez Bibljotekę pożyczki 100 zł. w Spółdzielni na kupno nowych książek, przyjęto wybór kol. Myśliwca na Prezesa Bibljoteki po ustąpieniu z tej godności kol. Zdziarskiego.

Kol. Schieberl zaproponował zaprowadzenie cegiełek w tut. Okręgu na bibljotekę. Na wniosek kol. Bulsiewicza postanowiono odnieść się w tej sprawie z prośbą do Zarządu Głównego.

Co dotyczy spraw, poruszonych na ostatniem posiedzeniu Wydz. Wyk. Zarządu Głównego. mianowicie: budowy domków w Hallerowie i wypłat funduszu pośmiertnego, po dłuższej dyskusji nad każdym punktem z osobna, postanowiono:

ad 1) Zarząd Okr. w Krakowie niema nic przeciw budowie Hallerowa z przyznanej na Walnym Zjeździe Delegatów kwoty 10.000 złotych, skoro zostaną powołane do życia organizacyjnego Okręgi w Poznaniu i Warszawie, a koszta powstania tych okręgów będą z tej kwoty pokryte. Zarząd Okr. wyszedł bowiem z zasady, że jeśli zawiodła sprawa z konsorcjum, które miało budować willę w Hallerowie, to nchwała Walnego Zjazdu Delegatów poleca obrócić sumę 10.000 zł. na propagandę naszej organizacji. Aby częściowo zadosyć uczynić tej uchwale, należałoby rozwinąć silną akcję, choćby ona miała kosztować, by jednak Poznań powrócić do życia, a Warszawę udoskonalić.

ad 2) Celem ułatwienia możliwie natychmiastowej wypłaty pośmiertnego, Zarząd Okręgowy prosi: Zarząd Główny uchwali: Upoważnia się skarbników Zarządów Okręgowych do wypłat pośmiertnego po otrzymaniu potwierdzenia zgonu od zawiadowcy stacji (naczelnika danego urzędu), a w razie braku takiego potwierdzenia, na podstawie uchwały Wydz. Wyk. Zarządu Okręgowego.

Następnie odczytano wrażenia i uwagi Kolegów Okręgu krakowskiego, z pobytu w Komańczy i postanowiono przesłać je Zarządowi Głównemu. Poruszono wkońcu sprawę wyszukania dogodniejszego lokalu związkowego i sprawę oznak, o które Koła bardzo się upominają.

LWÓW (OKRĘG)

Dnia 8 października b. r. Zarząd Okręgowy Z. U. P. we Lwowie. odbył plenarne posiedzenie w obecności Prezesa Zarządu Głównego p. kol. Trześniowskiego, zaproszonych Kolegów-delegatów i innych licznie zebranych Kolegów. Po zagajeniu, przyjęciu porządku dziennego i odczytaniu protokołu z ostatniego posiedzenia, Prezes Zarz. Okręg. p. kol. Łucek w obszernem przemówieniu przedstawił bieżące sprawy organizacyjne i zawodowe, jakoteż prace Zarządu w tych kierunkach. Usprawiedliwszy niemożność załatwienia dotąd sprawy incydentu chyrowskiego poważnymi powodami wspomniał o zabiegach Komitetu Zabawowego około rozbudzenia życia towarzyskiego, o zamiarze wystąpienia Zarządu Głównego do Ministerstwa Komunikacji w sprawie noweli marcowej odnośnie zaliczania szczebli przy przesunięciach z jednej grupy uposażenia do drugiej, oraz o ofiarach kolegów na rzecz tworzącej się bibljoteki.

W dalszym ciągu rozwinęła się szeroko i wyczerpująca dyskusja na temat artykułu, zamieszczonego w organie P. Z. K. odnośnie zwolnienia adjunktów, asesorów i t. p. z b. statutu III-go od składania egzaminów fachowych w pełnym zakresie, przekazując odpowiednie wnioski Zarządowi Gł.

Następnie omawiano sprawę tworzącej się bibjoteki przy Zarządzie Okręgowym i w rezultacie zdecydowano, niezależnie od składania ofiar na ten cel drogą łańcuchowego wezwania, zaapelować do wszystkich kolegów w kierunku dobrowolnego opodatkowania się. Uzyskiwane tą drogą kwoty, regularnie płynące, służyć mają do zakupywania najnowszych i najpoczytniejszych dzieł, na trwałą oprawę książek w płótno i t. p. Tem samem zadecydowano postawić bibljotekę na odpowiednim poziomie i zapewnić jej rozwój. Na wniosek kol. Piątkiewicza uchwalono z funduszu Zarządu Okręgowego przelać kwotę 300 zł na rzecz bibljoteki, a kol, Trześniowski ofiarowując 30 zł, przyrzekł poprzeć sprawę dotacji Z. Gł. na najbliższem posiedzeniu plenum Zarządu Głownego. Celem zaopatrywania w książki kolegów na przestrzeniach, odległych niejednokrotnie od większych środowisk, zdecydowano wykorzystać chętne w tym kierunku czynniki i zorganizować lotną bibljotekę, pomieszczoną w specjalnie na ten cel urządzonym wagonie, który w regularnych odstępach czasu objeżdżać będzie wszystkie linje tut. Okręgu.

Jako zaczątek rozbudzenia życia towarzyskiego zdecydowano narazie stworzyć szkołę wzgl. kursy tańców dla młodzieży i starszych. Do współpracy w tym względzie postanowiono wezwać w pierwszym rzędzie Koło lwowskie. Ponadto postanowiono zażądać od Dyrekcji odpisu normowanych stanowisk od IX-tej grupy w górę, dla wewnętrznego użytku Zarządu wzgl. orjentacji odnośnie interwencji w sprawach awansowych.

W dalszym ciągu kol. Trześniowski wyjaśniał zamierzenia Zarządu Głównego, dotyczące noweli marcowej w sprawie zaliczania szczebli przy przesunięciach z jednej grupy do drugiej, wspomniał o memorjale, wniesionym do Ministerstwa Komunikacji z okazji 10-lecia oraz zaznaczył o pracach Zarządu Głównego nad projektem zmiany Dziennika Urzędowego M. K. Nr. 2. Wreszcie dodał, że w bieżącym miesiącu Delegacja Zarządu Głównego uda się do M. K. z memorjałami, dotyczącemi spraw zawodowych i t. p. Kol. Prezes podniósł dalej dotychczasową współpracę z Związkiem Inżynierów i Prawników, Ligą Związków Słowiańskich i o pracy nad odbudową Koła w Poznaniu i t. p. Wkońcu mowca nakreślił projekt zbiorowego ubezpieczenia w P. K. O., wzywając do współpracy. Rzeczony bowiem projekt, obejmując nader korzystne warunki, umożliwiłby podwyższenie zapomóg pośmiertnych w dwójnasób, budowę letniska w Hallerowie i zaopatrzenie Kas Koleżeńskich w znaczniejsze kwoty.

W ostatnim punkcie porządku dziennego poruszono sprawę klasyfikacji stacyj w tut. Okręgu. Po wyczerpującej dyskusji zadecydowano zażądać od poszczególnych stacyj konkretnych danych o pracach tychże. Zarząd zebrawszy wspomniane uzasadnienia, wystąpi z odpowiedniem przedstawieniem do Dyrekcji ewent. Min. Kom.

LWÓW (KOŁO)

W dniu 19 października br. odbyło się Nadzwyczajne Walne Zebranie członków Koła lwowskiego przy współudziale reprezentantów Zarządu Głównego i Okręgowego. Po powitaniu obecnych oraz delegatów Związku Prawników p. dra Bronisława Majewskiego i p. magistra Jerzego Klusa przez przewodniczącego kol. Więckowskiego, odczytano protokół z ostatniego Zebrania. — Kol. Cisek przedstawił zebranym znaczenie i ważność Zebrania z uwagi na wybór nowego przesesa Koła i 2 Delegatów na Walny Zjazd, jakoteż omówienia sprawy rozbudzenia życia towarzysko-koleżeńskiego. Kol. Cisek wspomina, że piastując godność prezesa przez ubiegłe 3 lata musiał ustąpić z uwagi na warunki służbowe, wybrano go jednakowoż poraz czwarty: musiał więc przelać agendy, pracę i odpowiedzialność na wiceprezesa kol. Więckowskiego, który wobec tego stał się faktycznym prezesem. Obecnie kol. Więckowski mianowany zawiadowcą stacji na Kresach, ustępuje. Po złożeniu ogólnego sprawozdania z dotychczasowej działalności Zarządu Koła proponuje wybór komisji-matki w osobach kol.: Curyka, Machety, Bryczkowskiego, Wolaka i Kulikowicza, która zastanowi się nad wyborem prezesa i 2 delegatów.

Zabrał następnie głos prezes Zarządu Okręgowego kol. Łucek i zwracając się z powitaniem do najmłodszych kolegów z kursu kandydatów, zaznaczył, że Związek nasz pracuje w kierunku wywalczenia lepszej przyszłości przedewszystkiem dla najmłodszych kolegów, poczem przedstawił zebranym w zarysach dotychczasową działalność Zarządu Okręgowego, wspominając o tworzącej się bibljotece i konieczności groszowego opodatkowania się na ten cel. Zarząd Okr. pertraktuje z Stowarzyszeniem Kupców, w kierunku uzyskania dogodnych warunków spłat przy zakupnie obuwia, ubrań, mebli itp. Interwenjowano w sprawach awansowych, zaliczek itp.

Z kolei zabrał głos kol. Trześniowski, witając imieniem Zarządu Głównego sekretarza Koła Miejscowego Związku Prawników p. dra Majewskiego Bronisława i p. magistra Klusa Jerzego oraz najmłodszych kolegów z kursu kandydatów. Zestawia ideje przewodnie Z. U. P. i Związku Prawn. W dalszym ciągu podkreśla ważność prac w Kołach, z inicjatywy których tak Zarząd Okręgowy jakoteż Zarząd Główny czerpią energię do pracy. Wreszcie przedstawia zebranym pociągnięcia Zarządu Głównego w ostatnich czasach w kierunkach organizacyjnych, zawodowych i gospodarczych a więc o utworzeniu Koła Warszawskiego i delegaturze, oraz o pracy na terenie M. K. wreszcie o powstającym w dniu 24 bm. Okręgu Poznańskim, jako b. poważnej odnowionej placówce naszego Związku.

Ponadto wspomina o memorjale wniesionem do M. K. z okazji 10-lecia Odrodzenia Państwa i Kolejnictwa Polskiego, omawiając przytem niektóre postulaty rzeczonego memorjału. Porusza też sprawę krzywdzącego szczeblowania według noweli marcowej, sprawę systemizacji stanowisk, przeszeregowania wzgl. klasyfikacji stacyj itp.

Imieniem Związku Prawników i w zastępstwie p. dra Kłodnickiego przemawiał p. Mgr. Klus, który wyraża przekonanie, że współpraca Z. U. P. i Zw. Prawników wyda niebawem piękne owoce. Przemówienie p. Mgra Klusa przyjęli obecni burzą oklasków.

Imieniem Komisji-matki kol. Curyk stawia wniosek, przyjęty jednogłośnie, na wybór: Prezesem Koła kol. Postulkę. Delegatami na Walny Zjazd kol. Ciska i kol. Guldę. Dotychczasowy zastępca członka Zarządu kol. Sochnacki został członkiem

Zarządu Koła a w jego miejsce wybrano kol. Jaworskiego Na zastępcę Delegata wybrano kol. Machetę.

Pod przewodnictwem nowoobranego prezesa Koła kol. Postulki przeprowadzono rzeczową dyskusję na temat tworzącej się przy Zarządzie Okręgowym bibljoteki i uchwalono na wniosek kol. Kulikowicza opodatkować się kwotą 20 groszy miesięcznie na przeciąg jednego roku, z tem, że zbiórką zajmą się powołani koledzy.

W dalszym ciągu obszerną dyskusją wyczerpano temat zbiorowego ubezpieczenia w P. K. O. Przemawiali kolejno kol. Cisek, Seretny, Postulka, Kulikowicz, Łucek, Więckowski i Gulda.

Poruszono wreszcie sprawę Kasy koleżeńskiej.

KOMUNIKATY ZARZĄDU KOŁA MIEJSCOWEGO WE LWOWIE

1.

Zarząd Koła Miejscowego we Lwowie przystępuje w najbliższych dniach do zorganizowania kursu tańców dla Kolegów miejscowych i z przestrzeni, członków ich rodzin i wprowadzonych gości.

Opłata za kurs, prowadzony przez fachowego nauczyciela, a obejmujący wszystkie najnowsze tańce, wynosi tylko 20 zł, płatnych jednorazowo ewentualnie w dwóch ratach.

Zgłoszenia należy uskuteczniać w lokalu Koła przy ul. Szumlańskich 17 codziennie od godz. 18—20-tej, ponadto zgłoszenia przyjmują na terenie Dyrekcji kol. Mieczysław Bogda, asesor w Wydz. I, drzwi Nr. 236, zaś na terenie stacji Lwów, kol. Józef Sochnacki, adjunkt — dworzec towarowy I.

2.

Zarząd Koła Miejscowego apeluje do wszystkich Kolegów, nie będących członkami **Koleżeńskiej Kasy Samopomocowej,** ażeby w dobrze zrozumiałym interesie osobistym, jak również współkolegów, zgłosili swe przystąpienie w charakterze członków wspomnianej Kasy przez wpłacenie udziału w kwocie 5 zł. jednorazowo ewentualnie w dogodnych ratach.

Zgłoszenia należy uskuteczniać w lokalu Związku przy ul. Szumlańskich 17 codziennie od godz. 18—20-tej, ponadto do przyjmowania zgłoszeń i gotówki są upoważnieni na terenie Dyrekcji kol. Mikołaj Czerwiec, st. asesor w Wydz. I/7, na terenie stacji Lwów, kol. Gustaw Kowal, adjunkt — dworzec osobowy.

3.

Zarząd Koła Miejscowego we Lwowie mając na uwadze ożywienie życia towarzyskiego na terenie związkowym przystąpił do urządzenia szeregu towarzyskich zabaw tanecznych z produkcjami muzyczno-wokalnemi i wielu niespodziankami.

Pierwsza tego rodzaju zabawa w bieżącym sezonie odbędzie się w sobotę dnia 17 b. m. w lokalu własnym przy ul. Szumlańskich l. 17, na którą Zarząd Koła ma zaszczyt zaprosić Szanownych Kolegów zarówno miejscowych jak i zamiejscowych z rodzinami i ewentualnie wprowadzonymi gośćmi.

Początek o godzinie 19-tej. — Strój spacerowy.

Zarząd Koła Miejscowego — Lwów.

TEKA

W dziale tym zamieszczamy listy do Redakcji, oraz artykuły, spostrzeżenia, notatki na wyłączną odpowiedzialność kolegów Autorów. — „Teka“ jest wolną :—: trybuną. :—:

Łamigłówki stacyjne.

Utarło się przekonanie, że służba stacyjna jest jednostajna, monotonna i bezbarwna, jak ubranie służbowe „lepsze“, robione na miarę.

Będąc sam „stacyjnym ekonomem“, stwierdzić muszę, iż przekonanie to przeczy najoczywistszym faktom; w stacyjnej bowiem służbie, choćby materjałowej, jest tyle humoru, dowcipu i pikanterji, że musisz się śmiać i podziwiać troskliwość władz w dbałości o rozbawienie personelu.

Wszystkie pisma codzienne i perjodyczne roją się od łamigłówek, lecz wystarczy wziąć do rąk zatwierdzony i do faktycznych potrzeb dostosowany preliminarz materjałowy, by parsknąć śmiechem, i uznać, że łamigłówkarze dziennikarscy, to zwyczajne fuszery i winni od kolei uczyć się kunsztu zadawania łamigłówek, których nikt a nawet zdaje się i sami autorzy nie będą w stanie rozwiązać.

Taki właśnie przez D. K. P. zatwierdzony preliminarz leży przedemną, czytam i śmieję się, a nie mogąc sam rozwiązać zadanej w nim łamigłówki, zwracam się do Was Koledzy z wołaniem: pomoc dajcie mi rodacy! I zgadnijcie:

1. Jak obdzielić 15 pracowników 9-ołówkami, by każdy miał swój ołówek, którego winien używać przez cały dzień w ciągu trzech miesięcy?

2. Jak obdzielić jedną miotłą trzech robotników, aby każdy z nich był równocześnie zajęty zamiataniem całej stacji, peronu, magazynu, placu przed stacją, klatki schodowej, pięciu biur i dwóch poczekalni, oprócz wielu innych ubikacyj, trzy razy dziennie na przeciąg trzech miesięcy?

3. Jak 25 żarówkami oświetlić równocześnie 36 lamp elektrycznych?

Zgadnijcie lub dajcie pokój, bo daremny Wasz trud. a choćbyście nawet zgadli, remuneracji i tak nie dostaniecie. Nie Wam pisano wyciągać kasztany z popiołu. *H. K.*

Plan rozbudowy sieci kolejowej.

Według doniesień prasy, na ostatniem posiedzeniu Państwowej Rady Kolejowej ustalono następujący plan rozbudowy sieci kolejowej w Polsce:

Przedewszystkiem dokończona będzie budowa trzech położonych już linij, t. j. Łuck-Stojanów, Bydgoszcz—Gdynia i Woropajewo—Druja.

Z nowoprojektowanych linij na pierwszym miejscu w porządku kolejności postawiono olbrzymią magistralę Łazy—Kiwerce, która przetnie wpoprzek całą Polskę, a służyć ma do wywozu węgla na wschód i innych celów tranzytowych do i z Rosji sowieckiej. Następnie budowane być mają linje: Lublin—Bełzec dla skrócenia drogi Warszawa—Lwów, Niezwiska—Korszów, celem uprzystępnienia eksploatacji fosforytów w Niezwiskach, Kamień Koszyrski—Iwacewicze, Kraków—Miechów z jednoczesną budową linji Warszawa—Radom (skrócenie drogi Warszawa—Kraków); Ostrołęka—Sierpce—Toruń; Katowice—Częstochowa—Działoszyn; Płock—Sierpce—Brodnica; Ożarów—Modlin; Chełm—Hrubieszów—Sokal; Wieluń — Opatówek — Konin; Wojsławice—Chełm (wąskotorowa).

Zdaniem Rady Kolejowej, nie powinno się czerpać funduszów na budowę tych kolei z dalszych podwyżek taryf, lecz pozostawić ich budowę kapitałowi prywatnemu, który należy zachęcać ułatwieniami koncesyjnemi.

O zamiarach M. K. odnośnie do budowy nowych kolei na najbliższy okres dowiemy się bliżej z preliminarza budżetowego, który ma być gotowy już na 25 października b. r. („Maszynista“).

Firm. 788/28
Spóldz. II. 121.

Do ts. rejestru spółdzielni przy firmie „Spółdzielnia Oszczędnościowa i Kredytowa Umysłowych Pracowników Kolejowych z ograniczoną odpowiedzialnością“ — wpisano dodadatkowo dnia 9 czerwca 1928. Numer kolejny: 3. Członek Zarządu Ludwik Zdzierski ustąpił. Członkiem Zarządu wybrano Michała Sowińskiego z Oświęcimia. Wpisano na podstawie Uchwały Walnego Zgromadzenia z dnia 29 kwietnia 1928. Sąd okręgowy jako handlowy Oddz. II. Kraków 9 czerwca 1928.

APEL DO WSZYSTKICH KOLEGÓW OKRĘGU LWOWSKIEGO!

Zarząd Okręgowy we Lwowie przystępuje wspólnie z Zarządem Koła Lwowskiego do stworzenia **bibljoteki** w lokalu związkowym. W tym celu, odwołujemy się do uczynności Szanownych Kolegów, którzy drobnemi datkami mogą ufundować wielkie dzieło. — Gdyby **każdy** z Kolegów-Członków ofiarował **tylko jedną książkę** do naszej bibljoteki, to mielibyśmy w Okręgu ponad 500 dzieł. Do tej ofiarności nawołujemy.

Co miesiąca w „Czasopiśmie“ będziemy ogłaszać ofiarodawców i ofiarowane dzieła. Z ofiarami pospieszyli już Koledzy z Zarządu Okręgowego, dając po kilka książek ze swych bibljoteczek domowych.

Celem, jaki nam przy założeniu bibljoteki przyświeca, jest utworzenie jednego z ogniw kulturalnych, któreby łączyły Okręg z Kolegami, przez urządzenie lotnej bibljoteki o minimalnym abonamencie i najmniejszych kosztach administracyjnych. Urzeczywistnienie tej idei zależy obecnie jedynie od Kolegów, którym kładziemy na sercu jaknajszybszą realizację naszych zamiarów. Każda ofiara, czy w książkach, czy w składkach pieniężnych, będzie mile widzianą. Członkowie, składający na bibljotekę książki, będą uważani za Członków-Założycieli, a tych chcielibyśmy mieć w każdym Koledze naszego Okręgu.

Jesteśmy przekonani, że apel nasz nie przebrzmi bez echa!

Pragniemy, aby Okręg nasz pod każdym względem celował w pracy związkowej. A zatem *„Bis dat, qui cito dat“*.

Książki i ofiary prosimy przesyłać pod adresem Zarządu Okręgowego Z. U. P. we Lwowie, ul. Szumlańskich 17. Ponadto do odbioru ofiar upoważniono na terenie Dyrekcji Kolegę Kulikowicza Ferdynanda (Wydział V/5), na terenie stacji Lwów — Kol. Czwartyńskiego Józefa, Przestrzelskiego Tadeusza i Machetę Kazimierza, zaś na terenie stacji Lwów-Podzamcze — Kol. Waligórskiego.

Zarząd Okręgowy Z. U. P. we Lwowie.

Na bibljotekę przy Zarządzie Okręgowym Z. U. P. we Lwowie złożyli:

Kol. Łucek: Księga bytu — W. Żmudzki, Morderca Markheim — R. L. Stevenson, Miłość — J. Kasprowicz, Niebo — K. Flammarion, Pamiętniki Stan. hr. Nałęcz Małachowskiego, Rys historyczny przyjęcia Polskich Koleji na Górnym Śląsku — Dobrzycki, Szkice i karykatury kolejowe — Z. B. Chałupski, Teatr — E. Zola, Z mroku nocy, w słońca świt — Z. Szpor, Z za kulis szantarzu — Guilbertę (razem narazie 10).

Kol. Piątkiewicz: Alraune — H. H. Ewers, Gromaga — J. Weyssenhoff, H. H. — M. Br. Breszkowski, Syberja — J. Keunan, Waterloo — K. Tetmajer (razem 5).

Kol. Przestrzelski: Człowiek bez przeszłości — M. Smolarski, Człowiek szczęśliwy — J. Żuławski, Kolejarze — A. Gruszecki (2 tomy), Mariem — F. Brodowski, Szpiedzy — Harbon (razem 5).

Kol. Skrabek: Anima Vilis — M. Rodziewiczówna, Czarne Indje — J. Verne, Cień ponurego Wschodu — A. F. Ossendowski, Nowa biesiada — G. E. Dickinson, Powrót do gniazda — J. I. Kraszewski, Wśród dziejowej zawieruchy — M. Śleczkowska (razem 6).

Kol. Szczerba: Polak w Legji Cudzoziemskiej — W, Jagniątkowski, Wyprawa Dahomejska — J. Miłkowski, Pamiętniki — S. Bukar (razem 3).

Kol. Golanko: Czacki T. i Krzemieniec — M. Rolle, Dzieje wojska polskiego w dobie Napoleona — M. Kukiel, Jazda polska nad Moskwą — M Kukiél, Kresy Wschodnie — L. Wasilewski, Ruski Miesiąc — J. Gella, Rok 1809 — G. Ochwicz, Skrzynecki — M. Sokolnicki, Wyprawa Skautów Śląskich

Stacja ....

W Pan ....

Używanie poczty kolejowej dozwolone Reskryptem MK. nr. 378/25.

Wysyłający „Czasopismo" winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był przez rozdawcę widoczny.

w Tatry i na Spiż — R. Pollak, Żywot ks. A. J. Czartoryskiego — J. Bieliński (razem 9)

Kol. Czajkowski: Malarstwo nowoczesne — W. Husarski, Nerwowość u dzieci — A. Combe, Studja nad naturą ludzką - E Metschnikoffa, Zaranie malarstwa polskiego — T. Jaroszyński (razem 4).

Kol. Sitko: Malarstwo współczesne Anglji — R. d. l. Sizeramu, O naturze ludzkiej — E. Mieczkow, Silbermann — J. d. Lacretelle (razem 3).

Kol. Curyk: A gdy w głąb duszy wnikniemy — G. Zapolska, Podręcznik rodzenia dzieci — A. Awerczenko, Włoska krew — St. Kiedrzyński (razem 3).

Kol. Krechowski: Blaski i nędze życia kurtyzany — Balzac, Do źródeł duszy polskiej — T. Miciński, Djabelskie historje, Gracz — T. Dostojewski, P. P. w Warszawie — W. Zalewski, Requiem Aeternam — St. Przybyszewski, Śmierć czy Miłość — H. Zbierzchowski, Święta Inkwizycja — J. Sassenbach, Troje oczu — M. Leblanc, Uczta szyderców — S. Benelli, Waterloo — K. Tetmajer, Znak — W. Filochowski (razem 12).

Kol. Macheta: Dyktator — J. Żuławski, Książę Józef Poniatowski — St. Lam, Krótki zarys spółczesnych konstytucji — L. Allstom, Tam, gdzie się Wisła kończy (2 tomy) — A. Gruszecki, Wesołe impertynencje — W. Raort (razem 5).

Kol. Geisler: Smutne koleje — A. Theurriet, Wareńka Olessówna — M. Gorkij, Zagadnienia seksualne — L. Tołstoj, Zarys literatury polskiej — Dr. Chmielowski (razem 4).

Kol. Pillersdorf: Bezgrzeszne lata — K. Makuszyński.

Kol. Kulikowicz 20 zł. zamiast zdeklarowanych 3 dzieł.

Kol. Rudnicki 5 zł. oprócz zdeklarowanych 10 dzieł w oprawie. **Kol. Tarczyński** narazie 5 zł. **Kol. Bryczkowski** narazie 10 zł.

Kol. Riel: Himmel und Erde — Dr. P. Schwahn, Die Monistische Seelenlehre — Dr. Carl du Prel (razem 2).

Kol. Seretny: Fotografje mówią... — M. Domańska, Zjawiska ziemskie — E. Reclus, Messyanizm Polski a prawda dziejów — W. Dzieduszycki, Perekińczyk — A. Powała, Przygody Imci Pana Tartarena z Taraskonu — A. Daudet, Pożary na bagnie — Z. Oplustill (razem 6).

Kol. Korbel: Ręce Orlaca — M. Renard, Złota szajka — M. Zgórzewski (2 tomy), Siódme Amen — W. Gomulicki, W więzieniu — E. Słoński, Miłość w przyrodzie — W. Bölsche (2 tomy), Moje uśmiechy — A. Awerczenko, Życie na bakier — B. Koreywo, Odaliska — P. Staśko, Białe noce — Smolarski (razem 9).

Kol. Bogda: Pod smaganiem Samumu — A. Ossendowski, Płomienna Północ — A. Ossendowski.

Przypominamy się dalszej łaskawej pamięci kol. Rudnickiemu, Kołodziejskiemu, Warywodzie, Bursztynowi, Barthowi, Białowąsowi, Bombie, Bryczkowskiemu, Zawadeckiemu, Wolakowi, Ornsteinowi, Baumöhlowi, Limbachowi, Waligórskiemu, Borysławskiemu, Ceremudze, Rawskiemu, Ochrymowiczowi, Wojciechowskiemu, Stefaniszynowi, Sojce, Terleckiemu i Wiszniewskiemu. Ponadto kol. Krechowski wezwał kol. Petaka i Cramera. Kol. Geisler wezwał kol. Feczkę. Kol. Macheta wezwał kol. Gelba i Handlera. Kol. Pillersdorf wezwał kol. Hlibowickiego i Zobolewicza. Kol. Curyk wezwał kol. Dziwotę, Kamińskiego i Domrazka a kol. Tarczyński wezwał kol. Krzeczkowskiego Bol. i Gąszcieckiego Miecz. Kol. Seretny wezwał kol. Kirschbauma i Haubolda. Kol. Riel wezwał kol. Spiessa i Johanna. Kol. Bogda wezwał kol. Popiela i Teliczka.

BIBLJOTEKA Z. O. W KRAKOWIE

otwarta jest dla członków miejscowych i z przestrzeni **we wtorki, środy i piątki** każdego tygodnia (prócz świąt) **od godziny 17—18. w lokalu Związku przy ul. Kopernika 22/II p.**

Wpisowe dla wszystkich członków — 50 groszy, abonament miesięczny dla członków miejscowych 50 groszy, dla członków z przestrzeni 1·00 złoty, (w tem opłata admin. 50 groszy). **Książki przesyłać można korespondencją kolejową** na mocy reskryptu M. K. Nr. Pr. 358/25. Woreczki z odpowiednimi adresami sprawić sobie muszą sami abonenci z przestrzeni („Czasopismo" Nr. 1 z b. r. i „Wiadomości Okr." z 1 listopada b. r.).

Już wyszedł z druku Katalog dzieł bibljoteki. Cena 20 gr. Koledzy, reflektujący na otrzymanie katalogu wypożyczania książek, zechcą zgłosić się (osobiście wzgl. pisemnie pod adresem: Gądek Stanisław Dyrekcja Kol. Państ. Kraków, Wydział Osobowy). z zamówieniem katalogu.

Abonament i wpisowe z przestrzeni przesyłać można czekami P. K. O. Nr. 407, 918. Czeki przesyła się na żądanie.

Zarząd Bibljoteki Z. O. w Krakowie.

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych".

PISMO REDAGUJE KOMITET

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach i Gdańsku

Redakcja i administracja: Lwów, ul. Szumlańskich 17, telefon 40-02. — Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887

Z drukarni L. S. T. W. Lwów, ul. Leona Sapiehy 77, tel. 4-96. — Redaktor odpowiedzialny: **Kazimierz Zieliński**